Deutscher Bundestag **Drucksache 18/8310**
18. Wahlperiode 27.04.2016

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Harald Ebner, Matthias Gastel, Dr. Valerie Wilms, Stephan Kühn (Dresden), Tabea Rößner, Markus Tressel und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Finanzierung des Ausbaus der Bundesautobahn 6 (Weinsberg — Feuchtwangen/Crailsheim) im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans 2030

Die Bundesautobahn 6 (A 6) ist eine verkehrsreiche West-Ost-Verbindung in Süddeutschland. Die Notwendigkeit und die Dringlichkeit des Ausbaus wurde dabei in der Vergangenheit mehrfach von Vertretern der Bundesregierung in der Region betont.

Der Ausbau des Abschnitts zwischen dem Autobahnkreuz Weinsberg bis zum Autobahnkreuz Feuchtwangen/Crailsheim ist Bestandteil des ersten Entwurfs des Bundesverkehrswegeplan 2030. Das Projekt findet sich dort in der Kategorie „Weiterer Bedarf mit Planungsrecht" wieder. Im Vergleich zum BVWP 2003 stellt dies eine Abstufung in der Dringlichkeitsbewertung durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) dar.

Es scheint, dass die Bundesregierung bei diesem Straßenprojekt eine Realisierung des Ausbaus im Rahmen eines teuren und riskanten Modells einer Öffentlich-Privaten Partnerschaft (ÖPP) vorsieht. In der vom BMVI im Mai 2015 veröffentlichten Liste der ÖPP-Projekte der neuen Generation ist das Projekt erwähnt. Allerdings ist die notwendige Wirtschaftlichkeitsuntersuchung für das Projekt bisher nicht erfolgt und demzufolge ein Ausbau der A 6 mittels ÖPP nur eine von mehreren Finanzierungsmöglichkeiten. Wie bei allen Projekten wird es auf die Ausstattung von Haushaltsmitteln ankommen, sofern der Bund das Projekt in Eigenregie als Baulastträger realisieren möchte.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie ist der gegenwärtige Planungsstand beim Ausbau der A 6 für den Abschnitt vom Autobahnkreuz Weinsberg bis zum Autobahnkreuz Feuchtwangen/Crailsheim?
2. Warum wurde der Ausbau der A 6 im Abschnitt Weinsberg bis zum Autobahnkreuz Feuchtwangen/Crailsheim in den Weiteren Bedarf mit Planungsrecht des neuen BVWP eingruppiert, wenn mit der Planung für diesen Abschnitt mit Hilfe einer regionalen Vorfinanzierung längst begonnen wurde (Information des Landkreises Schwäbisch Hall, veröffentlicht am 18. März 2016)?

3. Wie erklärt sich aus Sicht der Bundesregierung der Widerspruch zwischen den Aussagen des Bundesministers für Verkehr und digitale Infrastruktur Alexander Dobrindt und seiner Parlamentarischen Staatssekretäre Enak Ferlemann und Norbert Barthle bei Vorortterminen in der Region, dass es sich beim Ausbau der A 6 um eines der verkehrlich wichtigsten Straßenausbauprojekte Süddeutschlands handelt, und der Eingruppierung des Projekts in den Weiteren Bedarf mit Planungsrecht des BVWP 2030?

4. Trifft es zu, dass Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt seinem Fraktionskollegen Christian Freiherr von Stetten bereits verbindlich zugesagt hat, dass der Ausbau der A 6 über eine ÖPP realisiert wird, obwohl die notwendige Wirtschaftlichkeitsuntersuchung noch aussteht (Hohenloher Zeitung vom 26. März 2016, S. 27), und wenn ja, auf welchen Erkenntnissen des Bundesministers basiert diese Zusage?

5. Bis wann rechnet das BMVI mit dem Ergebnis der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung für den geplanten Ausbau der A 6 zwischen dem Autobahnkreuz Weinsberg und dem Autobahnkreuz Feuchtwangen/Crailsheim, und wie beabsichtigt das BMVI die Entscheidung für oder gegen eine ÖPP-Finanzierung transparent und nachvollziehbar zu machen?

6. Trifft die Aussage des Parlamentarischen Staatssekretärs Nobert Barthle zu, dass, „auch wenn die Finanzierung des sechsspurigen Ausbaus der A 6 über Privatinvestoren nicht zustande kommen sollte, die Vordringlichkeit des Projekts klar sei“ und es demzufolge keine Rolle für die Umsetzung von Projekten spielt, in welchen Bedarf sie im BVWP eingeordnet sind (Hohenloher Zeitung vom 18. März 2016)?

7. Trifft es zu, dass der Ausbau der A 6 im Abschnitt vom Autobahnkreuz Weinsberg bis zum Autobahnkreuz Feuchtwangen/Crailsheim in den Weiteren Bedarf mit Planungsrecht eingruppiert wurde, um die hohen zu erwartenden Kosten von ca. 850 Mio. Euro nicht im Vordringlichen Bedarf einkalkulieren zu müssen, um so mehr Spielraum für weitere Straßenbauprojekte zu haben, die auf jeden Fall mit staatlichen Haushaltsmitteln finanziert werden müssen (Hohenloher Zeitung vom 26. März 2016, S. 27)?

8. Welche Möglichkeiten bestehen für den Ausbau der A 6 beim Verbleib des Projekts im Weiteren Bedarf mit Planungsrecht in der Laufzeit des BVWP 2030, wenn die Wirtschaftlichkeitsprüfung der von der Bundesregierung angestrebten ÖPP-Finanzierung negativ ausfällt und der Ausbau mit staatlichen Haushaltsmitteln finanziert werden muss?

9. Trifft es zu, dass mit einem Ausbau der A 6 mit Hilfe von staatlichen Haushaltsmitteln nicht vor dem Jahr 2030 zu rechnen wäre, da durch die Einstufung des Projekts in den Weiteren Bedarf mit Planungsrecht andere Projekte in höheren Einstufungen Vorrang hätten?

10. Trifft es zu, dass das BMVI es als seine Aufgabe ansieht, ÖPP-Projekte im Straßenbau als attraktive Anlagemöglichkeiten für Versicherer, Banken und Rentenfonds im Rahmen von ÖPP-Projekten zu implementieren (Hohenloher Zeitung vom 14. April 2016)?

11. Beabsichtigt die Bundesregierung, den Staatshaushalt zu nutzen, um die am freien Kapitalmarkt derzeit nicht zu erzielenden Renditen für Versicherer, Banken und Rentenfonds zu gewährleisten und damit Steuergeld zum Ausgleich niedriger Zinsen am Kapitalmarkt einzusetzen?

12. Welche konkreten Kostenvorteile verspricht sich die Bundesregierung beim Ausbau der A 6 zwischen dem Abschnitt vom Autobahnkreuz Weinsberg bis zum Autobahnkreuz Feuchtwangen/Crailsheim im Vergleich zu einer möglichen konventionellen Finanzierung, wenn allein Versicherer, Banken und Rentenfonds mit einer Rendite von mindestens 4 Prozent kalkulieren?

13. Warum taucht im Entwurf des BVWP 2030 in der Spalte Hinweise der Passus „ÖPP geplant“ nicht auf, wenn eine Finanzierung des Ausbaus der A 6 mittels ÖPP bereits zum gegenwärtigen Zeitpunkt für das BMVI außer Frage steht, und wie verträgt sich die Einstufung in den Weiteren Bedarf mit Planungsrecht mit dem Status einer bevorstehenden ÖPP-Ausschreibung?

14. Nach welcher Systematik erfolgte die Auswahl der A 6 in die vom BMVI veröffentlichte Liste der ÖPP-Projekte der neuen Generation bei gleichzeitiger Eingruppierung des Projekts in den Weiteren Bedarf mit Planungsrecht des neuen BVWP, und inwiefern hat man diese Auswahl in Abstimmung mit möglichen Investoren getroffen (BMVI: Öffentlich-Private Partnerschaften im Bundesfernstraßenbereich – die Neue Generation, Mai 2015)?

15. Trifft es aus Sicht der Bundesregierung zu, dass bei einer konventionellen Vergabe von Infrastrukturprojekten auch mittelständische Straßenbauunternehmen wettbewerbsfähige Angebote abgeben, bei ÖPP mit A- oder V-Modellen auf Konsortionalebene der Wettbewerb hingegen auf wenige große Baukonzerne beschränkt ist (Bericht des Zentralverbands des Deutschen Baugewerbes e. V., ÖPP – Infrastrukturprojekte und Mittelstand, März 2016), und welche Möglichkeiten der Beteiligung mittelständischer Unternehmen sieht die Bundesregierung beim geplanten Ausbau der A 6?

16. Beabsichtigt die Bundesregierung beim Ausbau der A 6 mittels ÖPP durch kleinere Lose, kürzere Laufzeiten und weniger inkludierte Leistungsbereiche dafür zu sorgen, dass der Mittelstand bei dieser möglichen ÖPP am Wettbewerb beteiligt werden kann und nicht wie bei vergleichbaren Projekten in der Vergangenheit durch zu große Projektvolumina und zu lange Laufzeiten vom Wettbewerb von vornherein ausgeschlossen wird?

17. Inwiefern wäre ein paralleler Ausbau der A 6 zwischen dem Autobahnkreuz Weinsberg und dem Autobahnkreuz Feuchtwangen/Crailsheim und einer parallel verlaufenden Ost-West-Verbindung der Hohenlohebahn als Güterzugstrecke, analog zum A-5- und Rheintalbahnausbau zwischen Offenburg und Freiburg, möglich?

Berlin, den 27. April 2016

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion



Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333